

## Vorwort

Die Anzahl der für den Segelsport angebotenen Boote ist außerordentlich groß. Die Bandbreite reicht von der Hochseeyacht aus moderner Serienfertigung bis zur selbstgebauten Jolle. Der Deutsche Segler-Verband setzt sich konsequent dafür ein, dass die Vielfalt des Segelsports mit all seinen bestehenden Facetten weiterhin unterstützt und ausgebaut wird.

Wer sich einen Überblick über die aktuell angebotenen Boote und Yachten verschaffen will, sollte eine der jährlich stattfindenden Wassersportmessen besuchen. Die „BOOT“ findet jeweils im Januar in Düsseldorf statt, die „INTERBOOT“ im Spätsommer in Friedrichshafen und die „HANSEBOOT“ im Herbst in Hamburg. Daneben gibt es noch kleinere regional geprägte Messen und einige ausländische Messen.

### Inhaltsverzeichnis

|  |                                      |   |
|--|--------------------------------------|---|
| I.   | Bootsklassen .....                   | 1 |
| 1.   | Internationale Klassen .....         | 2 |
| 2.   | Nationale Klassen .....              | 2 |
| 3.   | Anerkannte ausländische Klassen..... | 2 |
| 4.   | Verbandsklasse .....                 | 2 |
| II.  | Vermessungsmodus.....                | 2 |
| 1.   | Einheitsklasse .....                 | 2 |
| 2.   | Konstruktionsklasse .....            | 3 |
| 3.   | Ausgleichsklasse .....               | 3 |
| III.   | Vermessung, Vermesser .....          | 3 |
| IV.  | Registrierung von Booten .....       | 4 |
| 1.   | Segelnummern.....                    | 4 |
| <u>Vermessene Boote</u> .....                | 4                                    |   |
| <u>Unvermessene Boote</u> .....              | 4                                    |   |
| 2.   | Meßbriefe, Vermessungsplakette ..... | 5 |
| <u>Kennzeichnung:</u> .....                  | 7                                    |   |
| <u>Bauvorschriften für Sportboote:</u> ..... | 7                                    |   |

### I. Bootsklassen

Unter Klassenboot verstehen wir bestimmte Bootstypen, welche die vom DEUTSCHEN SEGLER-VERBAND aufgestellten Richtlinien erfüllen und damit einen **Klassenstatus** im DEUTSCHEN SEGLER-VERBAND haben:

1. Internationale Klassen
2. Nationale Klassen
3. Anerkannte ausländische Klassen
4. Verbandsklassen

Klassenboote haben Anspruch auf Registrierung, Vermessung und Zulassung zu Verbandsregatten.

### 1. Internationale Klassen

Als internationale Klassen gelten Klassen, die vom Welt-Seglerverband ISAF (International Sailing Federation) anerkannt sind. Voraussetzung für diese Anerkennung ist die Verbreitung der Klasse in mindestens sechs Ländern und drei Kontinenten. Die internationalen Klassen werden entweder von der ISAF verwaltet oder sind selbstverwaltende Klassen.

Die Grundlage für die Anerkennung von nationalen, anerkannten ausländischen und Ein-Typ-Klassen sind in der Anerkennungsordnung für Bootsklassen und Klassenvereinigungen des DSV festgelegt.

### 2. Nationale Klassen

Ihre Anerkennung wird vom Deutschen Seglertag oder vom Seglerrat auf Vorschlag der zuständigen Fachausschüsse ausgesprochen.

### 3. Anerkannte ausländische Klassen

Über die Anerkennung einer ausländischen Klasse entscheidet auf Vorschlag der zuständigen Fachausschüsse das Präsidium des DSV. Für die Anerkennung als anerkannte ausländische Klasse gelten die gleichen Vorschriften wie für die nationalen Klassen; außerdem muss nachgewiesen werden, dass das betreffende Boot von ausländischen Fachverbänden bereits anerkannt ist.

### 4. Verbandsklasse

Hier handelt es sich um eine Vorstufe zur nationalen bzw. anerkannten ausländischen Klasse. Bei Registrierten Klassen kann es sich sowohl um Einheitsboote wie auch um Konstruktionsklassen handeln.

## II. Vermessungsmodus

Außer dem Klassenstatus gibt es Bezeichnungen für den Vermessungsmodus einer Klasse:

### 1. Einheitsklasse

Alle Boote dieser Klasse werden nach den Zeichnungen eines Konstrukteurs gebaut. Die Klassenvorschriften sind für alle die Geschwindigkeit des Bootes betreffenden Teile sehr eng gefasst. Toleranzen, die geringe Baufehler berücksichtigen, sind im Allgemeinen gegeben. Als Grundprinzip bei diesen Klassen gilt:

*„Alles, was nicht erlaubt ist, ist verboten.“*

## 2. Konstruktionsklasse

Die Vorschriften der Konstruktionsklassen lassen dem Konstrukteur gewisse Freiheiten in Bezug auf Rumpfform, Anordnung des Riggs usw. Vorgeschrieben sind oft nur maximale Segelfläche, Hauptabmessungen des Rumpfes, Minimumgewicht und Ähnliches. Innerhalb einer Konstruktionsklasse segeln Entwürfe verschiedener Konstrukteure gegeneinander. Für diese Klassen gilt:

*„Es ist alles erlaubt, was in den Regeln nicht ausdrücklich verboten ist.“*

## 3. Ausgleichsklasse

Innerhalb der Ausgleichsklassen segeln Boote unterschiedlichen Typs mit Hilfe von Rennwerten (Handicap) gegeneinander. Die Rennwerte errechnen sich durch Ausgleichsformeln, mit denen versucht wird, die geschwindigkeitsbeeinflussenden Eigenarten der Boote gerecht zu bewerten. Über den Rennwert und eine Zeitberichtigungsformel wird die gesegelte Zeit in die berechnete Zeit umgewandelt. Das Boot mit der günstigsten berechneten Zeit ist dann Sieger der Wettfahrt.

Folgende Ausgleichssysteme werden derzeit in Deutschland offiziell angewandt:

### **ORC** (Offshore Racing Congress)

Internationales Handicapsystem für seegehende Yachten.

Das ORC-System bietet den zurzeit besten Ausgleich für Yachten, die von der Charakteristik her unterschiedlich sind. Es ist das einzige Ausgleichssystem, mit dem es möglich ist, auch unterschiedliche Wind- und Kursbedingungen zu bewerten.

Das ORC System basiert auf einer IMS (International Measurement System) Vermessung und benutzt die Werte aus dieser Vermessung für die Berechnung eines ORC-International oder Teile davon für die eines ORC-Club Messbriefes

### **Yardstick**

Dieses System basiert auf Ausgleichszahlen, die anhand von Testregatten ermittelt wurden. Es wird keine Vermessung der Boote vorgenommen. Geeignet für Reviere, auf denen eine Vielzahl verschiedener Bootstypen segelt, jedoch Klassenregatten wegen zu geringer Anzahl nicht abgehalten werden können. Die Zahlen werden vor jeder Saison überarbeitet und Anfang des Jahres veröffentlicht. Yardstickregatten sollten auf Clubebene sowie Freundschaftsregatten beschränkt bleiben, da dieses Verfahren keine Gewähr für große Genauigkeit bietet.

## III. Vermessung, Vermesser

Für jede Klasse gibt es Klassenvorschriften, die mehr oder weniger feste Regeln mit gewissen Toleranzen für den Rumpf, das Rigg und die Segel enthalten. Nach diesen Vorschriften wird ein Boot vermessen und der Klassennachweis (Messbrief) erbracht.

Eine Vermessung darf nur durch einen anerkannten DSV-Vermesser bzw. durch einen von einem anderen Segelverband anerkannten Vermesser geschehen.

Im Allgemeinen wird das Boot direkt auf der Bauwerft vermessen, so dass der Bootseigner sich lediglich bei Importen, Einzelbauten oder Nachvermessungen selbst an einen Vermesser wenden muss.

Nach erfolgter Vermessung ist immer der Eigner für die Einhaltung der Klassenvorschriften verantwortlich.

Die Vermesser des DSV sind jeweils für bestimmte Klassen anerkannt. Die Vermessungskosten sind in der Vermessungsgebührenordnung des DSV aufgeführt. Es bleibt den Vermessern freigestellt, geringere Beträge zu erheben. Nicht in der Vermessungsgebührenordnung aufgeführte Arbeiten werden nach Arbeitsaufwand berechnet.

## IV. Registrierung von Booten

### 1. Segelnummern

#### Vermessene Boote

Bei Ein-Typ-Klassen etwa Star, 470er, Europe, Fireball, Laser, Moth, OK-Jolle, Optimist, Vaurien, 420er, 505er, Teeny, H-Boot, IF-Boot, Windsurfer, Conger, Dyas, Jeton, Trias, werden die Segelnummern von der Klassenvereinigung bzw. Werft vergeben. Bei allen anderen Klassen vergibt der DSV die Nummern. Eventuell fällige Lizenzgebühren sind vor Erhalt der Segelnummer zu zahlen. Die Größe und Anordnung von Segelnummern richtet sich nach den internationalen Wettfahrtregeln, bzw. nach den Klassenvorschriften.

#### Unvermessene Boote

Bei unvermessenen Booten ist die im Internationalen Bootsschein angegebene DSV-Nummer gleichzeitig die Segelnummer, soweit nicht werftseitig die Segel mit Klassenzeichen und Werftnummer versehen sind. Die Nummer soll folgendermaßen im Segel angebracht werden:

DSV-Nr. im Bootsschein

XA 123

im Segel

XA  
GER 123

Das Nationalitätszeichen 'GER' sollte vor der Segelnummer angebracht werden.

## 2. Messbriefe, Vermessungsplakette für Klassenboote (nicht IMS, ORC-Club)

Boote (Klassenboote), die an Regatten teilnehmen, müssen - bis auf bestimmte Ausnahmen - beim DSV registriert sein und einen vom DSV ausgestellten Messbrief besitzen. Dieser Messbrief wird auf Grundlage eines vom Vermesser ausgestellten Vermessungsformblattes zusammen mit dem Internationalen Bootsschein ausgestellt. Bei Booten der Ein-Typ-Klassen, Dart, Laser, Hobie Cat und Varianta muss anstelle des Vermessers die Klassenvereinigung den Klassennachweis auf dem IBS-Antrag bestätigen.

Bei in Deutschland vermessenen Booten übernimmt normalerweise der Vermesser die Einreichung der Unterlagen an den DSV. Um eine sofortige Bearbeitung zu gewährleisten, sollte der Bootseigner bzw. die Bauwerft bereits vor der Vermessung alle für die Registrierung erforderlichen Unterlagen (ausgefüllter IBS-Antrag, Lizenzquittung) der Bauwerft bzw. dem Vermesser aushändigen.

Bei 470er, 505er, 'O'Jolle, Dart, H-Boot, F.D, Star, Vaurien, Optimist und Ein-Typ-Klassen werden die Vermessungsunterlagen zuerst an die Klassenvereinigung geschickt. Diese reicht gegebenenfalls die Unterlagen an den DSV weiter.

Für Boote mit internationalem, nationalem und anerkanntem ausländischen Klassenstatus erstellt der DSV zusätzlich zum Messbrief eine Vermessungsplakette, die am Spiegel des Bootes anzubringen ist.

Neu ausgestellte Messbriefe gelten:

- für die Lebensdauer des Bootes
- bis zum Zeitpunkt einer Änderung an Rumpf, Rigg oder Segel. Dann wird eine Nachvermessung notwendig. (Die Segel müssen von einem lizenzierten Segelmacher des DSV oder von einem vom DSV anerkannten Vermesser vermessen und mit einem Vermessungsknopf gekennzeichnet sein.
- Bei IMS und ORC-Club Yachten ein Jahr; sie müssen danach verlängert werden.
- bis zum Eignerwechsel. Die Ummeldung muss auf dem Antrag auf Ausstellung eines Internationalen Bootsscheines vorgenommen werden. Der alte Bootsschein ist an den DSV zurückzugeben.

Boote, die beim DEUTSCHEN SEGLER-VERBAND registriert werden, erhalten zum Nachweis der Registrierung den Internationalen Bootsschein.

Der Internationale Bootsschein für Wassersportfahrzeuge (IBS) ist das weltweit anerkannte Bootsdokument, sozusagen der Ausweis Ihres Sportbootes. Es erleichtert den Grenz- und Behördenverkehr. In Deutschland kann die Nummer des IBS zugleich als amtlich anerkanntes Kennzeichen verwendet werden. Die Nummer des IBS wird dazu um den Kennbuchstaben der ausstellenden Organisation ("S" für DEUTSCHER SEGLER-VERBAND) ergänzt. Diese Kennzeichnung wird in mindestens 10 cm großen Buchstaben an beiden Seiten des Bugs oder am Heck des Sportbootes angebracht.

Der IBS dient dann zugleich als Kennzeichenausweis.

Für Klassenboote, die an Regatten teilnehmen wollen, ist die Eintragung in das DSV-Register, bis auf bestimmte Ausnahmen, Pflicht. Für alle anderen Yachten ist die Registrierung freiwillig.

Mit der Ausstellung des Internationalen Bootsscheines erhält jedes Boot eine DSV-Nummer. Diese Nummer besteht aus 1-3 Buchstaben sowie maximal 5 Zahlen. Sollte es bei der Registrierung von ehemaligen BDS-Booten zu Überschneidungen bei der Segelnummer kommen, erhalten die Boote, welche beim Bund Deutscher Segler eingetragen waren, vor der Segelnummer eine O (Null), oder auf Wunsch des Eigners eine neue laufende DSV-Nummer, wenn nicht mit der jeweiligen Klassenvereinigung eine andere Regelung getroffen wurde.

Die Gültigkeit des Internationalen Bootsscheines, wenn er für den grenzüberschreitenden Verkehr genutzt wird, beträgt 2 Jahre; danach muss der Schein erneuert werden.

Der IBS wird aufgrund einer UNO-Resolution ausgestellt. In dieser Resolution ist vorgeschrieben, dass eine Erneuerung alle 2 Jahre erforderlich ist.

Als Kennzeichenausweis für das Befahren der Binnenschiffahrtsstraßen muss der IBS erst dann erneuert werden, wenn sich darin enthaltene Daten ändern.

Die Kosten für den Internationalen Bootsschein betragen zurzeit 20,- Euro für Mitglieder eines DSV-Vereines und 25,- Euro für Nichtmitglieder. Die Kosten für eine Vermessungsplakette betragen 5,- Euro. Dem Antrag sollte eine einmalige Einzugsermächtigung (Vordruck auf dem Antrag) oder ein Scheck in entsprechender Höhe beigefügt werden. Anderenfalls erfolgt der Versand per Nachnahme.

Der IBS kann beim DEUTSCHEN SEGLER-VERBAND, Gründgensstraße 18, 22309 Hamburg beantragt werden. Einzusenden sind:

- Antrag auf Ausstellung eines Internationalen Bootsscheines
- Nachweis zur Glaubhaftmachung des Eigentums ( Kaufvertrag ),
- Kopie des Personalausweises oder Reisepasses
- Bei Neueintragung konformitätspflichtiger Boote die Kopie der CE-Konformitätserklärung
- Bestätigung des Vereines, Bootsdokument oder Bestätigung eines Dritten,
- bei neu vermessenen Booten Vermessungsblatt oder Messbrief eines anderen Verbandes
- bei ausländischen Mitbürgern ist zusätzlich beizufügen: eine Kopie der Meldebestätigung

Der Internationale Bootsschein berechtigt nicht automatisch zum Führen der deutschen Flagge. Die Flaggenführung richtet sich nach der Nationalität des Bootseigners. EU-Bürger, die Ihren Wohnsitz in Deutschland haben, können auf Wunsch den IBS mit eingedruckter Bundesflagge erhalten.

Den Antrag auf Ausstellung eines IBS erhalten Sie von der Geschäftsstelle des DSV unter der o.a. Kontaktadresse oder im Internet unter [www.dsv.org](http://www.dsv.org)

### Kennzeichnung:

Sportboote die auf den Binnen-Bundeswasserstraßen fahren, müssen ein amtliches oder ein amtlich anerkanntes Kennzeichen tragen. Als amtlich anerkanntes Kennzeichen kann die Dokumentennummer des Internationalen Bootsscheines für Wassersportfahrzeuge verwendet werden.

### Bauvorschriften für Sportboote (CE):

Sportboote (pleasure crafts) müssen seit Juni 1998 der EU-Richtlinie über den Bau von Sportbooten entsprechen und ein CE-Zeichen tragen.

Die Zertifizierung und die Vergabe des CE-Zeichens werden vom Hersteller veranlasst. Als Käufer eines Bootes, das nach Juni 1998 erstmals im Bereich der EU in den Verkehr gebracht wurde, sollte man also darauf achten, dass das erworbene Boot ein CE-Zeichen hat. Andernfalls könnte es Probleme bei der Registrierung und beim späteren Verkauf geben.

Für CE-pflichtige Boote muss die Kopie der CE Konformitätserklärung dem Antrag auf Erteilung eines Kennzeichenausweises beiliegen.

Stand: Januar 2008